

Amiens, le 09 Avril 2015,

**Contribution aux travaux de la commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire » présidée par Philippe Duron**

Cher-e-s membres de la commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire »,

Votre commission doit émettre prochainement des recommandations quant à l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), dont tiendra compte l'Etat pour l'élaboration d'une nouvelle convention d'exploitation TET avec la SNCF en 2016.

Cette nouvelle convention sera signée dans le contexte de fusion entre plusieurs régions, et notamment du **Nord Pas-de-Calais avec la Picardie**, prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2016 par la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions.

Or, deux TET concernent la nouvelle région Nord Pas-de-Calais/Picardie, à savoir les liaisons Intercités **Paris Nord-Amiens-Boulogne sur Mer** et **Paris Nord-Saint Quentin-Maubeuge-Cambrai**.

*Améliorer l'offre des TET Paris Nord-Amiens-Boulogne sur Mer et Paris Nord-Saint Quentin-Maubeuge-Cambrai.*

Si une clarification de l'articulation entre ces deux TET et l'offre TER est envisageable, les élu-e-s écologistes estiment qu'elle ne doit cependant pas s'inscrire dans une simple logique de réalisation d'économies mais avant tout dans une logique **d'amélioration et d'amplification du service aux usagers**.

Dans un contexte budgétaire contraint, cette amélioration passe par une **priorisation des investissements de transport au profit des trains du quotidien et du réseau classique**, comme l'avait d'ailleurs conclu la **commission parlementaire « Mobilité 21 »**.

De plus, le contexte de fusion régionale appelle également à une **amélioration des liaisons ferroviaires entre le Nord Pas-de-Calais et la Picardie**. Cette amélioration est d'ailleurs prévue par le **CPER 2015-2020 entre la Région Picardie et l'Etat** pour les lignes Amiens-Boulogne, Saint Quentin-Maubeuge-Cambrai, mais également Amiens-Lille.

Concernant la liaison Intercités Paris Nord-Saint Quentin-Maubeuge-Cambrai, une meilleure articulation avec les liaisons TER entre Lille, Saint-Quentin et Paris peut être envisagée (ligne n°3 et n°12 du TER Picardie et n°18 et n°22 du TER Nord-Pas de Calais), mais dans le cadre d'une offre améliorée.

Concernant la liaison Intercités Paris Nord-Amiens-Boulogne sur Mer, une meilleure articulation avec les liaisons TER entre Calais, Amiens et Paris (ligne n°11 du TER Nord Pas de Calais et lignes n°22 et n°24 du TER Picardie) peut également être envisagée, toujours dans le cadre d'une offre amplifiée et avec le maintien des dessertes intermédiaires (Creil, Clermont, Saint-Just en Chaussée, Longueau...).

Au demeurant, il faut noter que sur cette ligne, **l'électrification de la section entre Amiens et Rang-du-Fliers** reste une priorité, alors que le CPER 2015-2020 entre la Région Picardie et l'Etat ne prévoit que la réalisation de travaux partiels. Cette électrification permettrait une diminution des émissions de gaz à effet de serre par l'utilisation de tractions électriques à la place de tractions thermiques, ainsi qu'un gain de temps considérable en gare d'Amiens pour éviter un changement de locomotive.

En outre, l'électrification de cette section est complémentaire avec les possibilités offertes par la construction du **barreau « Picardie-Roissy »**, qui permettrait de prolonger jusqu'à Boulogne, en passant par Amiens, certains TGV contournant Paris et en provenance de Roissy-CDG TGV.

Alors que les deux TET qui concernent la nouvelle région Nord Pas-de-Calais/Picardie partent de Paris Nord, le projet Picardie-Roissy permettra de participer au **désengorgement de la Gare du Nord**, enjeu central pour une amélioration durable du service ferroviaire en Picardie.

La réalisation de ce projet doit donc également rester prioritaire, comme l'avait aussi conclu la commission parlementaire « Mobilité 21 ». Les élu-e-s écologistes déplorent par conséquent l'annonce du report de sa mise en service à 2022.

La **rocade ferroviaire nord-est** – Le Havre – Chalons – pourrait également constituer un itinéraire transversal soulageant les gares parisiennes. Elle viendrait compléter les aménagements déjà entrepris à Serqueux et pourrait trouver toute sa place par ailleurs pour le transport de marchandises. C'est pourquoi nous sommes également favorables à l'électrification du barreau Amiens-Chalons via Tergnier.

Au reste, nous estimons qu'une amélioration de l'offre des deux TET concernant le Nord Pas-de-Calais/Picardie passe aussi par un **aménagement des départs en Gare du Nord avec l'attribution de sillons supplémentaires pour les trains du quotidien**.

En effet, alors que la SNCF attribue des sillons aux Thalys qui sont parfois inutilisés, nous lui demandons le passage de 8 sillons réservés aux trains de proximité et 8 aux TGV, Eurostar et Thalys à 9 sillons pour les trains de proximité (TER, TET et les TGV irriguant majoritairement le réseau national classique) et 7 pour les autres TGV dont les TGV internationaux.

### *Les conditions d'un nouveau conventionnement TET*

D'une part, s'il était décidé d'un transfert négocié entre l'Etat et la nouvelle région du conventionnement des deux TET concernant le Nord Pas-de-Calais/Picardie avec une transition progressive vers du matériel « Régiolis », **l'Etat devrait préalablement assumer le coût de renouvellement du matériel roulant.**

Cela suppose une réévaluation par le haut des moyens affectés aux TET par l'Etat et aussi du financement de son Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT).

Cette **augmentation des moyens alloués aux transports ferroviaires du quotidien** passe nécessairement par un **renforcement de la fiscalité écologique** que nous appelons de nos vœux.

Il s'agirait par exemple pour l'Etat de revenir sur la non-taxation du kérosène sur les vols aériens intérieurs tout en retrouvant une TVA à 5.5% sur les transports collectifs.

De plus, la taxation des carburants pourrait être redéfinie en fonction de leur impact sur la santé publique et le changement climatique avec notamment une surtaxation du diesel et la mise en place progressive d'une contribution climat énergie.

A défaut d'une écotaxe poids-lourds malheureusement abandonnée, une augmentation de la Taxe d'Aménagement du Territoires appliquée aux sociétés concessionnaires d'autoroute pourrait également être étudiée.

Enfin, le renforcement des moyens alloués aux transports ferroviaires du quotidien suppose également d'interroger l'opportunité d'un nouveau plan autoroutier mais aussi de grands projets d'infrastructures très coûteux, tels que le Canal Seine Nord Europe, dont l'effet d'éviction sur d'autres projets d'investissements utiles est avérée (barreau « Picardie-Roissy », rocade de fret ferroviaire Nord-Est, autoroute ferroviaire Nord-Sud...).

D'autre part, que le transfert du conventionnement des TET de l'Etat vers la nouvelle région Nord Pas-de-Calais / Picardie ait lieu ou non, le **conventionnement** entre la/les autorités organisatrices (Etat et/ou Régions dans le cadre d'un bi-conventionnement) et l'opérateur SNCF Mobilités devra reposer sur **des critères stricts et contraignants d'évaluation du service, engageants fortement les parties à un respect de leurs engagements réciproques.**

### *Une nouvelle offre « Trains à Haut Niveau de Service »*

Si la condition d'un renouvellement du matériel roulant vers des rames Régiolis pris en charge par l'Etat était respectée, un transfert négocié du conventionnement TET à la nouvelle région Nord Pas-de-Calais/Picardie serait **compatible avec la volonté des élu-e-s écologistes de développer une offre de Trains à Haut Niveau de Service (THNS).**

En effet, les élu-e-s écologistes souhaitent le développement d'une **nouvelle offre intermédiaire entre TGV et TER.**

Cette offre THNS serait caractérisée par des dessertes fréquentes et cadencées, des arrivées en centre-ville avec des connexions multimodales et des plateformes larges pour réduire les temps d'arrêt en gare.

Elle reposerait également sur un nouveau matériel roulant (tel que des rames Régiolis améliorées), capable de rouler à une vitesse de pointe comprise entre 220km/h et 250km/h et ayant une forte capacité d'accélération et de décélération, en misant sur les avancées de la technologie pendulaire.

Ces nouveaux trains intermédiaires offriraient des places assises larges et confortables ainsi que de nombreux services à bord (prises de courant, connexions Wifi, bar/restaurant de bord, parcs à vélos).

Les tarifs de ces THNS devraient rester modérés et modulés selon des critères sociaux et d'âge, en sachant que le tarif de base serait environ 30% moins cher que celui du TGV grâce à des couts d'exploitation et un prix des péages bien plus faible.

Enfin, si une complémentarité avec les autocars peut être recherchée, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'en cas d'absence d'offre ferroviaire ou lorsque le temps de parcours par la route est nettement réduit ou encore quand l'offre ferroviaire est marquée par plusieurs correspondances.

**Christophe Porquier,**

*Pour les élu-e-s du groupe écologiste au Conseil Régional de Picardie*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Porquier', written on a light-colored background.